Nr 10. Kraków, dnia 15 maja 1901 r. Rok II.



Adres Redakcyi i Administracyi: Kraków, Długa 34.
Wszelkie listy i przesyłki pieniężne należy adresować: **Szczepan Kurowski**, Kraków, Mikołajska l. 9.
Redakcya rękopisów nie zwraca, korespondencyj bezimiennych nie uwzględnia, listów nieopłaconych nie przyjmuje.
Listy reklamacyjne nie opieczętowane nie podlegają opłacie.

Warunki prenumeraty: Rocznie 6 kor., półrocznie 3 kor., kwartalnie 1 kor. 50 hal
Pojedynczy numer 30 hal.
Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca.
Do nabycia w administracyi: ul. Długa l. 34, oraz we wszystkich agencyach dzienników.

List otwarty jako interpelacya.

Dnia 14 marca b. r. Radca dworu Messerklinger, dyrektor kolei państwowej w Lincu, wydał znowu poufny okólnik, w którym znachodziły się zarzuty ubliżające godności i czci redaktora „Eisenbahnera“ tow. Tomschick, który reagując na owe zarzuty, ogłosił w „Eisenbahnerze“: „List otwarty do p. Radcy dworu Messerklingera, dyrektora kolei państwowych w Lincu.“ Prokuratorya skonfiskowała dotyczący numer „Eisenbahnera“, a konfiskata ta była przedmiotem interpelacyi, wniesionej przez towarzysza posła dra Ellenbogena do ministra sprawiedliwości, przyczem poniżej umieszczony „List otwarty“ tow. Tomschicka został odczytany:

„Panie Radco dworu!

W okólniku pańskim z dnia 14 marca 1901, — wprawdzie nie wymieniając mego nazwiska, jednak w sposób wykluczający wszelką wątpliwość — pozwoliłeś pan sobie ubliżyć mej osobie. Pan, Radca dworu, człowiek delikatnego tonu, niemający słów oburzenia na szorstki ton „Eisenbahnera“, pan używasz wyrazów: „bezczelne kłamstwa“, „zjadliwe oszczerstwa“, „niesumienne podżegania“? Pan, człowiek uprzywilejowany, stojący pod urzędową osłoną, dyrektor kolei państwowej, zabarykadowany cenzuralnemi nadużyciami prokuratora, pan lżysz mię, biednego redaktora pisma zawodowego, śledzonego pilnie przez prokuratora i policyę, pan rzucasz obelgi na mnie, który oprócz swego przekonania i dobrej woli dopomagania uciśnionym, nic więcej nie posiada? Pan, rozporządzający prawem wydawania okólników, za pomocą których zmuszasz swych podwładnych, aby wylewy twego serca, jako ukazy czytano, podczas, gdy ja i moi towarzysze w ciągłej obawie przekroczenia ustaw prasowych, czytelników dla „Eisenbahnera“ mozolnie zbierać musimy. Pan, który w swe ćwiczenia stylistyczne najjaskrawsze niedorzeczności przeoblekać możesz i bez żadnej odpowiedzialności najniedorzeczniejsze nieprawdy wypowiadać; podczas, gdy ja za każde dla mych czytelników pisane słowo przed opinią publiczną, przed każdym przyzwoitym i wolnomyślnym człowiekiem jestem odpowiedzialnym. Pan, dla zasady przestrzegania autorytetu jego uprzywilejowanego stanowiską, jesteś chronionym we wszystkich okolicznościach i możesz sobie pozwalać na to, co setkom tysięcy jest wzbronionem, podczas gdy ja za moje zasady i czyny wobec ustawy i sędziów osobistą wolnością odpowiadam.

W powyższym okólniku poważyłeś się pan, nazwać funkcyonaryuszy kolejowych ofarami mego podżegania, miałeś czoło wypowiedzieć nieprawdę, jakobym rozluźniał dyscyplinę? Jesteś obłudnym, panie Radco, jeżeli utrzymujesz pierwsze, a kłamiesz, jeśli obstajesz przy drugiem!

Wypowiadając pierwsze, starasz się pan własną zatwardziałość, własne zacofanie i instynkta „komisknopfa“ osłonić, a jako pożałowania godną ofarę mego podżegania przedstawić siebie w przymusowem położeniu brutalnego traktowania podwładnych. Szkoda zachodów, panie Radco! Jezuickiej tej komedyi nikt z funkcyonaryuszy nie uwierzy, pańskie bowiem dobre strony znane im są oddawna.

A gdybym tak co do drugiego pańskiego twierdzenia zażądał sądownie dowodów? Ani jednego dostarczyć nie byłbyś pan w stanie. Bo, że kolejarze p. Witteka za „socyalnego polityka“, a pana za porządnego człowieka uważać muszą, tego przecież nie ma w żadnej instrukcyi, tego przecież dyscyplina nie wymaga. Natomiast tysiące dowodów mogę dostarczyć panu, że wzywałem wprost do starannego wykonywania służby według instrukcyi.

Panie Radco! Za bezczelną obrazę czci, której pan wobec mnie się dopuściłeś, powinienbym pana pozwać przed kratki sądowe; nie uczyniłem tego, ponieważ — jesteś pan radcą dworu, a przygodę z byłym ministrem kolejowym Guttenbergiem, który jeszcze dotkliwiej mi ubliżył i mimo to ramię sprawiedliwości nie mogło go dosięgnąć, zbyt żywo zachowałem w swojej pamięci. Wam, radcom dworu, wszystko wolno, a honor człowieka bez tytułu, w porównaniu z wami, jest w Austyi drobiazgiem bez żadnego znaczenia.

Ale natomiast ja, panie Radco dworu, zarzucam panu kłamstwo, nadużycie urzędowego stanowiska celem świadomego rozsiewania nieprawdziwych i ubliżających czci oszczerstw. Skarż mię pan! Jestem tylko socyalnym demokratą, zwykłym robotnikiem, używającym swej skromnej wiedzy dla uświadomienia swych braci i towarzyszy za pomocą pisma, przezemnie redagowanego. Skarż mię pan! Jestem do dyspozycyi. Mam nadzieję, że pańska sztywna „szlacheckość“ nie jest wyłącznym przywilejem poniewierania czcią innych, ale obowiązuje pana także do obrony czci jego własnej.

A zatem do widzenia przed sądem, panie Radco dworu! *Józef Tomschick*“

Odczytawszy powyższy list otwarty, tow. dr. Ellenbogen przemówił jak następuje: „Najbardziej uprzedzony przyzna, że powyższa umiarkowana odpowiedź podjętą została w pełnem przeświadczeniu udowodnienia kłamliwości zarzutów, przez radcę dworu poczynionych, i celem wywabienia tchórza z jego nietykalnej pozycyi za pomocą tajnych okólników atakującego, a w końcu wywołania go przed kratki sądowe, bodaj w roli oskarżyciela. List ten otwarty skonfiskował prokurator Bobies; a p. Tomschick nie może znaleźć prawnego zadosyćuczynienia. Zaskarży „hofrata“, to będzie to samo, co z ministrem Guttenbergiem, bo władza znajdzie zawsze jakąś furtkę, którą mu się wymknąć dozwoli. Natrze się na radcę dworu, zmuszając go do skargi sądowej to pan prokurator Bobies konfiskuje artykuł.

Podpisani zapytują tedy pana ministra sprawiedliwości. Jak długo jeszcze zamyśla pozostawić na stanowisku prokuratora tego pana, który o prawie najmniejszego nie ma pojęcia, który z prokuratoryi wiedeńskiej chce zrobić zakład, gwałcący prawo, dla którego zasada „Równość wobec prawa“ jest niezrozumiałą bajeczką i który w końcu nadawałby się raczej na koszarowego hajdamakę do rozdzielenia kijów, aniżeli na prokuratora państwa, opierającego się na prawie?“

Burżoazyjna życzliwość.

Z okazyi pierwszego czytania przedłożenia rządowego o inwestycyach kanałowych i kolejowych, zabrał głos były minister skarbu dr. Kaizl, wytykając, że koleje państwowe nie oprocentowują się w stosunku do kapitału nakładowego. Dr. Kaizl zamilczał jednak o przyczynach tego stanu rzeczy, a widoczną tendencyą jego przemówienia było wezwanie do rządu wprowadzenia jeszcze większego systemu oszczędnościowego, czyli wprost jeszcze większego ucisku materyalnego personalu kolejowego. Chciał on niejako wskazać, że administracya jest za kosztowną i że mimo powszechnego rozgoryczenia między personalem należy się chwycić dalszych oszczędności i ograniczeń poborów tego personalu, inaczej bowiem o oszczędności i reformie administracyi w tym kierunku pomyśleć się nie da.

Dr. Kaizl wie bardzo dobrze, gdzie leży przyczyna złego, ale unikając starannie tego tematu, chciał wmówić w opinię publiczną, że socyalna polityka ministra kolejowego jest za szczodrą i że w przyszłości należy unikać jakichkolwiek reform w tym kierunku. Mrzonkę o rentowaniu się kolei żelaznych w stosunku do wyłożonych na nie nakładów muszą sobie burżoazyjni politycy raz na zawsze wybić z głowy. Polityka bowiem kolejowa ostatnich lat 40, uprawiana przez austryackich mężów stanu, wyłączną ponosi tutaj winę.

W latach 1854, 1856 i 1858 rozsprzedano koleje państwowe z wydanych na budowę 336 milionów złr. państwo jako cenę kupna 168 milionów złr. zwrotu otrzymało. Po rozsprzedaży kolei państwowych nastąpił system gwarancyjny, polegający na tem, że państwo przyczyniało się z pewną z góry oznaczoną kwotą na cele budowy i ruchu niektórych prywatnych kolei, wydatki z tego tytułu dosięgły w r. 1876 olbrzymiej cyfry 122 milionów złr., co było powodem powrotu do państwowego systemu kolejowego. Nastąpiło znowu wykupno dawniej rozsprzedanych, albo nierentujących się kolei. Na upaństwowieniu kapitaliści robili olbrzymie interesa, a na licho budowane koleje państwo bajońskie sumy wydawało, potem zaś na wzmocnienie nabytej własności i wyposażenie w środki ruchowe nowe miliony wkładać musiało. Historya austryackich kolei żelaznych jest nieprzerwanym łańcuchem obrzydliwej korupcyi, łapownictwa i kradzieży, a niejeden »jaśnie oświecony« potomek starożytnego rodu ubiegał się o lepsze z osławionym szpekulantem budowlanym, zagrabiając chciwie część swego łupu. I teraz wymaga się, aby te rozdrapane setki milionów wysoki procent przynosiły!

Większą część nowszych kolei budowano przecież dla celów strategicznych, z pominięciem interesów handlu i przemysłu. Drugi tor kolei „przemysko-łupkowskiej“, na której przez dobę 10 do 15 pociągów kursuje, przecież milony kosztował, utrzymanie zaś dwóch torów rocznie setki tysięcy pochłania. Czyż wina w tem personalu, że kolej ta opłacić się nie może? Albo że należycie personalem obsadzona być musi? Albo czy personal ma się może zrzec swoich poborów? To samo da się powiedzieć i o innych kolejach strategicznych.

Ostatecznie na rentowność kolei żelaznych z innego punktu widzenia, musi się zapatrywać państwo, a z innego przedsiębiorca prywatny, dla którego kolej żelazna jest instytucyą, przynoszącą mu bezpośrednie zyski, podczas gdy dla państwa jest ona instytucyą, posiłkującą cały ekonomiczny rozwój, czyli siłę podatkową społeczeństwa, z której bez porównania znaczniejsze czerpie się dochody, aniżeli z samych kolei żelaznych, które bądź cobądź, mimo wyżej opisanych warunków, jeszcze olbrzymie bezpośrednie dochody państwu przynoszą.

Dr. Kaizl, mierząc niby w politykę ministra kolejowego, szedł mu raczej na rękę, godząc w interesy personalu. Mówił wiele o systemie taryfowym, ubolewając, że w kierunku tym zabrnęło się już tak daleko, że teraz już z systemu tego wycofać się nie da. Milionerom nie można odmówić zniżek taryfowych, gdyż odbiliby to sobie na konsumentach, a zatem powiększenia dochodów należy szukać w administracyi, oszczędzając naturalnie na personalu, gdyż na zgnitych podkładach, wyszczerbionych szynach, grożących, zawaleniem się mostach z chyżością dwóch mil na godzinę, p. Kaizl nie chciałby przecież podróżować i pierwszy bez wątpienia najenergiczniej zaprotestowałby przeciw temu. Z mowy zaś powyższej kolejarze mogą się przekonać, jakich życzliwych obrońców mają w sferach burżoazyjnych.

»Humanitarność« urzędowa.

W najbliższym numerze rozpoczniemy seryę artykułów dotyczących tak zwanych »humanitarnych« urządzeń na kolejach państwowych. Dzisiaj zaś dla ilustracyi, do jakiego stopnia urządzenia te wyspecyalizowały się w dręczeniu i znęcaniu się nad swymi przymusowymi członkami, podajemy okólnik c. k. dyrekcyi kolei państwowych w Stanisławowie, przyczem zwracamy uwagę czytelników na świetną polszczyznę, w jakiej okólnik ten jest zredagowanym, nie mogąc wyjść ze zdziwienia, jak taki potwór stylistyczny, ubliżający godności języka polskiego, p. Festenburg mógł podpisać nawet:

„C. k. dyrekcya kolei państwowych w Stanisławowie. Rozporządzenie z dnia 20-go kwietnia 1901 L. 19624 I.

Do wszystkich naczelników służbowych i lekarzo kolejowych. Z powodu zaszłego wypadku zarządziły c. k. Ministerstwo kolejowe rozporządzeniem z dnia 22 marca 1901 L. 53098 5 następujące (!): Zachowuje się ktokolwiek z rodziny członka kasy chorych wobec lekarza kolejowego w nienależyty lub obrażający sposób, a ojciec rodziny (członek kasy chorych) nie da mu natychmiastowego zadawalniającego zadośćuczynienia może wtedy lekarz nie zapisywać lekarstwa dla chorego na koszt kasy chorych.

Jeśli lekarz uważa zarządzenie takie za stosowne, ma o tem zawiadomić c. k. Dyrekcyę kolei.

C. k. Dyrektor kolei państwowych.
Festenburg, m. p.“

O zamachu tym na prawa członków przestrzegaliśmy czytelników jeszcze w lutym w 3 numerze „Kolejarza“, dzisiaj stał on się faktem dokonanym i niezawodnie w krótkim czasie wszystkie dyrekcye okólnik ten powtórzą.

Trudno być tłómaczem oburzenia, jakie rozporządzenie to w interesowanych kołach kolejarzy wywołało. Na co nam kasy chorych i lekarza? Skonstatować słabość a odmówić medykamentów, znaczy tyle, co w ogóle odmówić obowiązku leczenia, znaczy tyle, co przypatrywać się tonącemu, a odmówić mu ratunku.

Od samego początku „kolejowa kasa chorych“ była instytucyą bez znaczenia i bez żadnej korzyści dla członków, dlatego największem dobrodziejstwem byłoby dla nas, aby nas od obowiązku należenia do tego przechwalonego zakładu jak najprędzej uwolniono. Krok taki przyjęliby kolejarze z daleko większem uznaniem i wdzięcznością, aniżeli wszystkie dotychczasowe „socyalno-polityczne“ reformy ministra kolejowego.

W myśl rozporządzenia ministerstwa spraw wewnętrznych z dnia 8 grudnia 1892 r. L. 12357 Dz. u. VI Nr. 1 zakaz należenia kolejarzy do innych kas chorych został niejako zniesionym. Niechże więc ministerstwo kolejowe pozostawi nam swobodę rozporządzania sobą, niech się nie obawia tak bardzo o nasze zdrowie, w sposób w artykule niniejszym wyłuszczony, niech się pozbędzie kłopotu, nas zaś z otwartemi ramionami przyjmą robotnicze kasy chorych, gdzie otrzymamy zasiłek pieniężny w razie słabości, bezstronną opiekę lekarską, medykamenta wskazane najnowszym postępem wiedzy i nauki, pogrzebowe i t. p. Oprócz tego każdy z członków będzie miał przynajmniej jakieś prawo wglądania w gospodarkę tych kas i wypowiedzieć o niej swoje zdanie.

Zapytujemy wkońcu, czy stosunki powyższe nadal pozostać muszą? Tak jest muszą, pozostać tak długo, jak długo sami kolejarze bez szemrania poddawać się im będą, jak długo do wszystkich instytucyj humanitarnych dyrekcyjnych kandydatów wybierać będą, jak długo prawo wyborcze uważać będą za drobnostkę, nie wartającą sporu i zachodu, jak długo każdy akt wyborczy uważać będą za sposobność przypodobania się swoim przełożonym, jak długo swem sumieniem wyborczem handlować będą, a wkońcu dopokąd nie uwierzą, że tylko socyalno-demokratyczni kandydaci interesów ich należycie bronić potrafią.

Z przestrzeni i warsztatów.

Stanisławów. Sam nie wiem jak nazwać system, którym teraz jesteśmy rządzeni, jest w nim bowiem wszystkiego po trochę, i protekcya i demoralizacya i korupcya, a wszystko to zaprawione z jednej strony uciskiem, a z drugiej nieopisanym strachem przed organizacyą. Łatwo więc sobie wyobrazić, że gospodarka taka jest bezrządem na anarchizm zakrawającym. Wprawdzie czytając »Kolejarza« widzi się, że stosunki w powyższym rodzaju mniej więcej w całej Galicyi są te same, a które pod nazwą »polnische Wirtschaft“ wyrobiły nam u sąsiadów bardzo „zaszczytną“ reputacyę. Ponieważ zasada o ptaku i własnem gnieździe przez tych samych właśnie, którzy ją najgoręcej zalecają, już tylekrotnie skompromitowaną została do tego stopnia, że przestała już być praktyczną, przeto i ja od przestrzegania jej czuje się być zwolnionym, zwłaszcza, że nasze kierujące sfery dotychczas nie potrafiły jeszcze wyrobić w nas przywiązania do tego gniazda, a tem mniej zrobić z nas specyalnych patryotów kolejowych, którzyby dta tej dziwacznej ojczyzny skórę z siebie zdzierać dali. Nie wątpię, że w gniazdku tem, w tej ojczyźnie bardzo wielu dobrze się powodzi i że mają oni słuszne powody być dobrymi patryotami kolejowymi, ale z samej natury kolejnictwa ja z mej strony zapatruje się na tę kwestyę z międzynarodowego stanowiska. Nie mam więc powodów obwijać w bawełnę tego, co tutaj się dzieje. — W prawdzie nie usłyszycie odemnie takich skandalicznych historyj, jakie u was w krakowskiem miejsce mają, ale i to co wam opowiem, z pewnością nie przynosi zaszczytu nikomu. Prawda, zapomniałem się wam czytelnicy przedstawić — jestem nowym korespondentem »Kolejarza«, darujcie więc, jeżeli zbyt długim wstępom mój pierwszy występ kronikarski rozpoczynam. Ze wstępu obiecuje sobie niezawodnie każdy, że na straszliwą »Mordsgeschichte« się zanosi, uspokój się jednak czytelniku, dla własnej ostrożności bowiem zmuszony jestem nie zabierać się zbyt radykalnie do dzieła, „dass Bessere kommt schon nach“, ja zaś tymczasem opowiem wam to, co nie jest żadną tajemnicą, co p. Stelzer publicznie robi, o czem wie cały światek kolejowy, a o czem chyba nie wie p. minister kolejowy.— Chodzi znowu o konduktorów. Jest to jedyna kategorya personalu, którym się kręci jak szewc kopytem. Dzisiaj jesteś w Stanisławowie, jutro we Lwowie albo Czortkowie, dziś na wozie, jutro pod wozem. Jednego dnia widzą cię przy klasach, drugiego na bremzie, raz manipulujesz, drugi raz tobą manipulują. Nadzwyczaj urozmaicone życie, często gęsto przekładane dyscyplinarkami i karami porządkowemi. Od czasu do czasu zdarza się, że nie jeden z nas wozem w łeb, albo w uściski pufrów się dostanie, wówczas uspakajają nas argumentami, że gdzie drzewo rąbią tam trzaski lecą, nie mogę tylko dojść, czem jesteśmy na zasadzie tego mądrego argumentu, trzaskami czy też rąbanem drzewem?

Znacznie jaśniejszą definicyę na określenie ludzi w naszym rodzaju wynaleziono n. p. w zawodzie wojskowym, gdzie ich „Kanonenfutter« nazywają. Jedynem „Eldorado“ dla konduktorów Stanisławowskiej dyrekcyi jest jeszcze Lwów, lecz aby się dostać do Lwowa, trzeba mieć nie zasługi, nie kwalifikacyę, egzaminy, wiele lat służby i t. p. wystarczy mieć tylko dobre plecy, które za wszystko obstoją. My starzy tłuczemy się pociągami ciężarowymi po kilkanaście lat, a chłystki, którzy ładnie uśmiechać się umieją, paniczykują przy osobówkach. P. Stelzer przemyca ich rok rocznie nie postrzeżenie po kilkunastu do Lwowa. Ci zaś, którzy mają różne obowiązki wobec rodziny, potrzebują szkół, lżejszej

do wieku odpowiedniej służby, ci siedzą w Stanisławowie albo po prowincyolnych dziurach, p. Stelzer zna bowiem tylko dwie kategorye służby: znienawidzonych socyalistów i miłych sercu fagasów — o czem w następnym liście obszerniej wam opowiem.

Lwów. Denuncyanci tutejsi, zwąchawszy się z denuncyantami i lizunami krakowskimi, oddają sobie wzajemne wizyty. — Przed dwoma tygodniami był tu jakiś drab z Krakowa, któremu z ócz łajdactwo strasznie patrzy. Zapomniałem jego nazwiska. Umawiali się o jakiś zjazd w Krakowie, gdzie ma nastąpić unia najgorszego gatunku mętów i wstrętnych indywiduów. Protektorat nad tym zjazdem mają powierzyć Piaseckiemu. — Zjazd ten ma się podobno odbyć w »Zielone święta«. Można już sobie naprzód wyobrazić, co to będzie za szopa. Eks-kandydat na posła Witoszyński w zjeździe tym także udział bierze i ma się brzuchomowstwem popisywać. Będzie to coś paradniejszego jeszcze, aniżeli wycieczka do Jaremcza. Zresztą sami będziecie wszystko widzieć. Niestety, tym razem braknie nieocenionego Rombka, którego wreszcie napędzono. Wszystko to trzymają jednak w najgłębszej tajemnicy, aby inni denuncyanci nie zrażali się, jak kolej kreatury swoje wynagradza. Rombek, podpasany sznurkiem, nosi teraz paki w magazynie, a na pierwszego Maja zbierano nań w tutejszej stacyi składkę. Ponieważ jednak wiedziano, że na zdrajcę ani grosza niktby nie dał, więc sekretarz Katolińskiego opowiadał, że to składka na biedną wdowę po kolejarzu, która aż dziewięciorgiem dzieci jest obarczoną. Mojem zdaniem Rombek powinien mieć teraz pretensye tylko do Guttmana, gdyż jego intrygi i wbijanie Rombka w dumę i przekonanie o bezkarności doprowadziły tego ostatniego do torby żebraczej. Ten sam los spotkał także i Zdunka, a tylko patrzeć jak w niedługim czasie wszyscy owi nikczemnicy i intryganci jeden po drugim padać będą — kompromitująca bowiem ich zuchwałość i poczucie bezkarności poczyna dla ich protektorów być niewygodnym i krępującym ciężarem.

Rzeszów. Sasaka napędzono; dnia 6 b. m. dostał wypowiedzenie. Na szczęście miano na tyle ludzkości, iż oznajmiono mu, że w ogrzewalni jasielskiej miejsce pucera maszyn dostać może, dokąd także i wóz na ewentualny przewóz rzeczy bezpłatnie otrzyma. — Ukaranym został człowiek najmniej winny, któremu nikczemny, lubieżny rabuś zrujnował przyszłość, spokój domowy i szczęście rodzinne. Mamy jednak nadzieję, że sprawiedliwości stanie się zadość i że dla uniknięcia powszechnego zgorszenia, łotrowstwa głównego winowajcy zostaną przykładnie ukarane, że nie będziemy potrzebowali uważać za zasadę: »Die kleinen Diebe hängt man auf, die grossen lässt man laufen«.

Dembica. Jeżeli kto, to bez zaprzeczenia my, socyalni demokraci, stoimy na punkcie bezwarunkowej obrony prawa i najdalej idącej tolerancyi przekonań. Wolność stowarzyszeń i swoboda wypowiadania swego zdania jest jednym z najważniejszych naszych postulatów, w obronie których staczaliśmy walki i nadal je prowadzić będziemy, dopokąd nie zdobędziemy prawa koalicyi, odpowiadającego dzisiejszemu duchowi czasu. Jeżeli zaś zwalczamy pewne urządzenia, mające pozór dobrowolnej asocyacyi, to zwalczamy karykatury, potworzone w tym celu, aby naszym dążnościom wolnościowym za pomocą szerzenia głupoty, serwilizmu i obłudy w poprzek stawały. — Jeżeli zwalczamy bractwa, czytelnie i kluby, to występujemy przeciwko klerykalnym siedliskom ogłupiania i reakcyi, przeciwko ludziom, którzy własnemu swemu szczęściu za własne swoje pieniądze stoją na przeszkodzie i przeciw ludziom, którzy z ciemnoty ludzkiej zyski ciągną, a za pomocą takich idyotycznych organizacyj mają nadzieje powstrzymać proces społeczny, który nie od agitatorów ale od warunków ekonomicznych i produkcyjnych jest zawisłym.

Dnia 5 bm. założono u nas »Czytelnię kolejową«. Ponieważ ukonstytuowanie się tego nowonarodzonego dziwoląga odbyło się pod hasłem walki przeciw naszej organizacyi i naszym zasadom, przeto porzuconą nam rękawicę chętnie podejmujemy, zapewniając wszystkich klerykalnych macherów i zaściankowych patryotników à la Maywald, Okornicki i Wodziczko, że wdali się wgrę bardzo niefortunną, która fatalnie dla nich zakończyć się może. Na razie jednak wspominamy, że ludźmi, potrzebującymi przedewszystkiem cichutko siedzieć, powinniby być Szczerbiński i Jenner, zwłaszcza ten ostatni ma najwięcej powodów jak najstaranniej nas unikać, abyśmy nie byli zmuszeni przyczynić się do wzbogacenia jego materyału dyscyplinarnego i pogrzebać nieco w jego »zaszczytnej«, pełnej »sławy« przeszłości. Opis uroczystości czytelnianych, i towarzyszących jej wstrętnych szopek, jako też ceremonie, wyklinania „Naprzodu“, „Kolejarza“, »Prawa ludu«, a nawet »Kuryera Lwowskiego« nadeszlę wam następnym razem.

Podgórze. Oprócz okazałego naczelnika, dorównującego rozmiarami niemal krakowskiemu celnikowi Staszczykowi, a które to dwie postacie zaprzeczają najwymowniej wszelkim niedorzecznym pogłoskom i legendom o nędzy galicyjskiej, stacya nasza posiada jeszcze inny cenny okaz w osobie tutejszego restauratora kolejowego niejakiego Wagnera. Człowiek ten wprawdzie nie rozmiarami swych kształtów ale natomiast rozmiarami swej nieograniczonej chciwości się odznacza. Nie zapomnieliśmy jeszcze o tak zwanych amerykańskich aferach, które rozgrywały się przeważnie w Suchy, Żywcu i Skawinie, wiadomo, że restauratorzy kolejowi pierwszorzędne odgrywali w nich role. Przypuszczamy, że coś podobnego dzieje się także obecnie w Podgórzu. Niemal codziennie przejeżdżają tędy ogromne masy robotników, zdążających na zarobek za granicę. Zmuszeni oni są czekać po kilka godzin na pociąg, mający ich zawieść do Oświęcima. Niewiadomo w jakim celu ogranicza się wolność osobistą tych osób w ten sposób, że zamyka się wszystkie wyjścia z budynku stacyjnego, tak że ani nogą po za próg budynku ruszyć nie można, nawet bramka obok stajni naczelnika zamknięta. W sprawie tej żalono się już w dyrekcyi w Krakowie i podobno wyszedł nawet odpowiedni dotyczący zakaz, mimo to zamykanie podróżnych praktykuje się nadal.

Chabówka. Jest tutaj aspirant niejaki G r o d z k i, najzwyklejszy typ młodzieniaszka, z jakim w piśmie naszem często się spotykamy, a który z chwilą przywdziania czapki z bączkiem, jeżeli nie o fotelu ministeryalnym, to co najmniej o godności dyrektora kolejowego marzy. Otóż i nasz Grodzki, jako kandydat na ministra kolejowego, sądzi, że godność tę zdobywa się pochlebstwem wobec każdego, kto ma szersze blachy na kołnierzu i ramionach i w ogóle, kto mu paradą swej liberji lepiej zaimponować potrafi. Natomiast wszystko, co poniżej jego aspiranckiej wielkości się znachodzi, to plebs, ordynarny gmin, który na barkach swoich ma go wynieść do wymarzonej godności. Gmin ten należy sekować, przeskarżać, podpatrywać, wyjednywać mu kary i wogóle wyrządzać mu wszelkie możliwe złe, na jakie tylko władza takiego »wielkiego« człpwieka zdobyć się może. Z drugiej jednakże strony Grodzki nie zastanawia się, że aby zostać już nie ministrem, ale najzwyklejszym w świecie asystentem kolejowym, potrzeba mieć nieco więcej oleju w głowie, aniżeli on go posiada, potrzeba rozporządzać przynajmniej taką wiedzą fachową, jakiej się wymaga od zwykłego przesuwacza wozów, albo takiego lub owego »substytuta«. Prawda, że w Krakowie mieliśmy niedawno dyrektora, który od karambolu rozpoczął swoją karyerę, mamy pewnego inspektora, specyalistę, znakomitość, którego zdolnościom stanisławowski okręg tyle katastrof zawdzięcza, że go do wymiany aż do Krakowa wysłano; mamy w końcu jeszcze jednego inspektora, jeszcze jedną znakomitość, która zwłaszcza w ostatnich czasach nader popularną się stała, także wielki amator karambolów. Otóż jeżeli ci wszyscy wielcy ludzie gruntownie wszystko praktycznie przerobili, to kpem byłby n. p. taki Grodzki, gdyby nie brał z nich sobie przykładu i widocznie dla praktyki urządził sobie mały karambolik dnia 1 Maja b. r. manipulując z pociągami Nr 1222 i 1280. Szczegóły tego wydarzenia znachodzą się niezawodnie w archiwach stacyi Chabówki, do których ciekawych odsyłamy. P. Grodzkiemu przypominamy zaś, że minęły już czasy robienia karyery w taki sposób, jak on to sobie w swej mózgownicy ułożył, a przedewszystkiem, że ludzi jako ludzi należy traktować, a wówczas i do wiadomości „Kolejarza“ nie jednoby się nie dostało.

Kraków. Zamiast dalszego ciągu sprawek Piaseckiego, uraczyliśmy ostatnim razem naszych czytelników daleko lepszym kawałkiem z rozprawy sądowej, z którego Piasecki wraz z panem radcą podobno „serdecznie się uśmiał“. Bo też w samej rzeczy są to bardzo śmieszne kawałki, ale czy także i dla Piaseckiego, to pozwalamy sobie powątpiewać? Chociaż p. inspektor chwali się przed konduktorami, że on i p. radca ogromnie zawsze się „nacieszą“, czytając „Kolejarza“, szczególniej zaś Piaseckiemu z radości wielkiej aż łzy nieraz w oczach stoją. Aby się więc Piasecki dalej bawił, kontynujemy nasze „wesołe“ opowiadanie:

Wspominaliśmy w poprzedzających numerach, że oprócz Fronca i Średniawskiego, ofiarą nikczemnej — bezpodstawnej denuncyacyi był także nadkonduktor Ziętkiewicz Andrzej, denuncyowany przez nadkonduktora Kramera Karola w analogiczny sposób jak dwaj poprzedni. Kramer za oszczerstwo został 7-dniowym aresztem ukarany. Piasecki, gratulując Ziętkiewiczowi wygranej sprawy, wyraził swe oburzenie, że takie indywiduum jak Kramer, było powodem sporu sądowego, ubolewał, że tak marnemu człowiekowi dał wiarę, przez co stał się mimowolnie sprawcą całej afery i wszystkich jej następstw i niechby tylko Kramer kiedyś znowu pokazał się u niego, a wiedziałby już jak sobie z nim postąpić. W samej rzeczy za kilka dni Kramer stanął przed obliczem Piaseckiego, a ten go zapytał dobrotliwie jak stoi spór jego z Ziętkiewiczem. — Kramer odpowiedział, że przegrał, ma siedzieć w kozie i koszta sporu zapłacić. — „Niech pan Bóg broni, zawołał Piasecki, nie powinieneś pan się na to zgodzić; ja na pańskiem miejscu robiłbym rekurs i niedopuścił wykonania wyroku pierwszej instancyi“. — Kramer, który już miał zamiar pogodzić się z losem, pominąwszy już kilkumiesięczne zgryzoty i utrapienia, do perspektywy owych siedm dni kozy, ewentualnej dyscyplinarki, własnych kosztów procesu — straty milówek i ewentualnego zwrotu kosztów Ziętkiewiczowi w wysokości 180 złr., w. a. wydał jeszcze 35 złr. na rekurs, zwiększył ewentualne koszta Ziętkiewicza i jeszcze naraża się na koszta w pierwszej instancyi, dokąd sprawa ta przy rozprawie apelacyjnej dnia 2-go Maja b. r. do uzupełnienia cofniętą została. Wszystko to, obliczając bardzo ogiędnie i biorąc wszystkie następstwa w rachubę, to sprawa ta jedną ze stron przeszło 600 złr. kosztować będzie, a wszystko to dzięki systemowi szpiclostwa i denuncyacyi, które Piasecki w królestwie swojem zaprowadził. 600 złr. to majątek, którego żaden kolejarz przez całe swoje życie zebrać nie jest w stanie, a nie jest to jedyny i odosobniony wypadek służący za przykład, jak dzięki Piaseckiemu, kolejarze schodzą na dziady. W zapasie mamy o Piaseckim tyle jeszcze rzeczy, że możnaby z nich stworzyć osobną skandaliczną literaturę — ze względu jednakże na toczące się śledztwo, musimy na razie zamilczeć o nich, ciekawość zaś czytelników naszych zostanie swojego czasu dostatecznie zaspokojoną.

KRONIKA.

Dwie katastrofy na kolei północnej. Dnia 25 kwietnia b. r. w stacyi Pohl na Morawach, o godzinie 2 w nocy pociąg pospieszny Nr. 3 zderzył się z pociągiem towarowym Mr 351. Pociąg towarowy, który w 5 minut po pociągu pospiesznym miał stacyę opuścić, w skutek nieporozumienia ruszył wcześniej z miejsca i w chwili, gdy się znachodził w punkcie rozjazdowym, najechał nań pociąg pospieszny, który w Pohl wcale stę nie zatrzymuje. — Zderzenie było straszliwe. Maszyna pociągu towarowego wrzuconą została do rowu materyałowego, trzy zaś wozy pociągu pospiesznego zostały wykolejone. Z przedziałów usłyszano przerażające wołania o pomoc, ponieważ zaś ciemno było, nie wiedziano początkowo co się

dzieje. Maszynista pociągu towarowego Hermann zabity, rannych zaś 9 podróżnych i 4 kolejarzy. Pociąg sanitarny zarekwirowano z Przerowa, rannych zaś odwieziono do Weiskirchen. Służba kolejowa przypisuje winę systemowi dyrektora ruchu Kuttiga, który ma być pedantem w drobiazgowzch sprawach biurokratycznych, któremu więcej zależy na żołnierskiej postawie i salutowaniu, aniżeli na znajomości przepisów służbowych u personalu. Zamiast baczyć na to, aby personal treściwie lecz dokładnie obznajomiony był z instrukcyą kolejową, zarzuca się go tysiącami okólników i rozporządzeń, których nikt nie zapamiętać, ale nawet przeczytać nie ma czasu. — Dalszą przyczyną jest niefortunne następstwo dwóch pociągów pospiesznzch, jeden za drugim w tym samym kierunku z 13 minutowym interwalem, z których pierwszy raz tylko na tydzień między Petersburgiem a Nizzą kursujący, łatwo mógł być wzięty za codzienny pociąg pospieszny Nr. 3, po którym ciężarowy 5 minut później stacyę opuszcza, zwłaszcza że — aczkolwiek nie dla niego — ale sygnały wyjazdowe na dozwoloną jazdę wskazywały.

Drugi wypadek zdarzył się dzień przedtem (24) w stacyi Dürnkrut, gdzie pociąg Nr. 25 z powodu nieprzylegania iglic zwrotnicowych, wjechał na ten tor, na którym stał pociąg Nr. 107. Dwa ostatnie wozy tego pociągu zostały na trzaski zgruchotane, dwa zaś dalsze mniej uszkodzone. Z ludzi nie poniósł nikt żadnej szkody.

„Sparrsystem“. Jak wiadomo, w krakowskiej dyrekcyi zarządzonem zostało, że służbie pociągowej ma się tylko wtenczas zgliczać całe „godzinowe“ t. j. $6^{1}/_{2}$ centa za godzinę, gdy dotyczący konduktor do obsługiwania hamulca na przestrzeni, lub też do przesuwania albo wyładowania w stacyi był używanym. Resztę czasu, mimo to, że funkcyonaryusz ten wlecze się z pociągiem kilkanaście godzin, bądź-co-bądź ma wydatki, bo jeść musi, tupie nogami w zimnym wozie pakunkowym, gdzie nie ma nawet na czem usiąść, zalicza mu się „Regie“, t. j. 3 centy za godzinę. — Zaznaczamy, że system taki tylko w Galicyi, a specyalnie w dyrekcyi krakowskiej jest praktykowanym.

Zdarzyło się, że kontrolor Karliński pewną partyę nowo-sandecką bardzo skrupulatnie pod tym względem nadzorował i zauważył, że kierownik pociągu nie czas samego tylko przesuwania, ale cały czas zatrzymania się w stacyi wraz z przesuwaniem, jako czas przebyty w służbie, w książeczcze godzinowej jednemu z konduktorów zaliczył, co w dwóch stacyach razem wziętych 26 minut rożnicy robiło. — Rozchodziło się więc o $1^{1}/_{2}$ centa. Naturalna rzecz, że o strasznem tem nadużyciu została dyrekcya uwiadomiona, a na dochodzenie wysłanym został rewident Stachy, który dla dokładności aż 2 razy w sprawie tej wyjeżdżał na linię. Stachemu jako urzędnikowi VIII-ej rangi należy się 5 złr. dziennie dyety, razem więc 10 złr. dochodzenie to kosztowało. Z czego wynika że rzekoma szkoda ma się tak do biurokratycznego „Sparrsystemu“ jak 1:666! Jeżeli system administracyjny wszędzie w ten sposób się praktykuje, to zasady jego bardzo drogo się okupuje.

„Galicyjskie wybory“ do Zakładu ubezpieczeń od wypadków są obecnie z nakazu ministerstwa kolejowego przedmiotem dochodzenia. Aby dotyczącym organom śledczym przyjść z pomocą, pozwalamy sobie poczynić pewne wskazówki, które zlecone im zadanie ułatwić mogą.

Przedewszystkiem utrzymują, że lista kandydydatów Pilawskiego na koszt dyrekcyi była drukowaną. Bliższe wyjaśnienia w tej sprawie będzie mógł dać zapewne sam Pilawski i Piasecki, a ostatecznie i sama drukarnia.

Naczelnicy stacyi, a względnie ich sekretarze, wiedzą także dobrze, jaką drogą kolportaż odezw i list kandydatów Pilawskiego się odbywała.

Bardzo ważną rzeczą są termina wyborcze, które utrzymujemy to stanowczo — nigdzie w całej Galicyi nie zostały dotrzymane.

W końcu należałoby trochę połaskotać sekcye konserwacyi, jak się miała rzecz z robotnikami, którzy w chwili wyborów nie byli uprawnionymi do głosowania, bo w robocie się nie znachodzili, a mimo to głosowali, a właściwiej powiedziawszy podpisy ich podrobiono. W sprawie innego materyału odsyłamy p. p. komisarzy śledczych do numerów 3, 4 i 5 „Kolejarza“, gdzie różne nadużycia szczegółowo są opisane. Mamy nadzieję, że i robota jezuitów z okazyi tych wyborów w Stanisławowie nie zostanie pominiętą. Ostatecznie, aby prawdzie, sprawiedliwości i słuszności stało się zadość, celem poczynienia zeznań podpisana redakcya stawia się p. p. komisarzom do dyspozycyi.

Koszary konduktorskie w Tarnowie mieszczą się w nędznych walących się barakach drewnianych. Tynk odstaje od drzewa, a w szparach wskutek tego powstałych mieszczą się miliardy karakonów. Owadów tych jest taka ogromna ilość, że w nocy, zaświeciwszy zapałkę, widzi się ich kilka warstw czerniących się na podłodze i robiących wrażenie ruchomej podłogi. Trochę skromnego posiłku, który każdy z konduktorów bierze sobie w drogę, staje się zazwyczaj pastwą żarłoczności tego robactwa. Nadto w koszarach nie ma tyle miejsca a względnie łóżek, aby wszystkie przyjeżdżające do Tarnowa partye pomieścić się mogły. — Gdy pewna partya żaliła się urzędnikowi ruchu, że spać nie ma gdzie, to doradził jej, aby do rana, zanim inni wstaną, urządzono sobie spacer po peronie! Obsługacz zaś koszarowy interpelowany w różnych sprawach przez konduktorów, tłómaczy się, że naczelnik Karaś na raporta jego żadnej nie zwraca uwagi.

Portyerzy w Przemyślu żalą się na ogromne kary jakiemi ich okładają tamtejsi przełożeni. Byle drobnostka, za którą niepodobna nawet być odpowiedzialnym, gdyż wszechobecnym i wszechwidzącym być nie można, płaci się zaraz 2, 3 do 5 koron kary, t. j. nieraz 3 razy tyle ile człowiek dziennie zarabia. Przenosi paker podróżnemu pakunki niewłaściwym wychodem, zwróci się podróżnemu uwagę na tę niewłaściwość. To w jednym i drugim wypadku bywa się karanym, w pierwszym za niedozór i zaniedbanie obowiązków, w drugim za nietaktowne obchodzenie się z podróżnymi.

Ulicznik jakiś zedrze plakat, portyer płaci karę, chociaż to mogło stać się w chwili, gdy tenże miał służbę na peronie albo w poczekalni. Wprawdzie znachodzi się tutaj loża dla portyerów, ale w wolnych chwilach od pociągów wejść i odpocząć lub papierosa w niej zapalić nie można, bo zaraz gruba kara. Nie raz w zimie przy kilkunastostopniowym mrozie, człowiek obawia się wstąpić do loży portyerskiej, bo zaraz karają, a niech Bóg broni aby nas się dwóch albo trzech zeszło. Koniec świata! Za wszystko portyerów robi się odpowiedzialnymi a policyi jakby jej wcale nie było, bo p. komisarz Gergowicz wysiaduje po biurach naszych przełożonych i z nimi dysputy prowadzi, a podwładni jego o nic się nie troszczą.

Także tajemnica wojskowa. Pod tym napisem pojawiła się w zeszłym miesiącu notatka w „Naprzodzie“, opisująca przygody pewnego konduktora, który z powodu złych urządzeń na dworcu krakowskim, wpadłszy po pas do kloaki, po wydobyciu go stamtąd, zapytywał Piaseckiego, ażali o wydarzeniu tem w dziennikach pisać może, czego mu naturalnie Piasecki zabronił, utrzymując, że jest to „tajemnica wojskowa“. Wiadomość ta mimo to dostała się do „Naprzodu“, a dotyczący konduktor przed kilkoma dniami miał protokół, przy którym go wypytywano, komu o tem wszystkiem opowiadał, aby tą drogą trafić na ślad autora. I cóż na to p. dr. Wróbel i p. Horoszkiewicz? Więc nawet w takich sprawach robi się dochodzenia!?..

Ostrzegamy wszystkich towarzyszy przed konduktorem niejakim Górskim Stanisławem. Jest to były policyant, który obecnie jako konduktor ubocznie trudni się szpiegostwem, jest bardzo mile widzianym przez Piaseckiego i mimo absolutnej niezdolności do służby pociągowej nadal w służbie tej pozostaje.

Przesłuchiwanie świadków w wiadomym procesie Piaseckiego rozpoczęło się już 6 b. m. Zdaje się że proces ten przybierze ogromne rozmiary, albowiem z jednej sprawy wyłania się zupełnie nowy materyał procesowy, który nowych świadków za sobą pociągnie.

Jednodniówka majowa 1901 r. Już wyszła we Lwowie jodnodniówka pod tytułem „Święto majowe“. Treść: „Pierwszy Maja 1901 r.“ napisał Kazimierz Mokłowski, wiersz W. F. „1 Maja Przegląd od 1 maja 1900 r. do 1 maja 1901 roku“ Mikołaja Hankiewicza, wiersz Orkana „Śpiące kratery“,* „Znaczenie święta majowego“, Maryi Szeligi „Marzenie Rózi“,*„Święto majowe w zaborze rosyjskim“, I. M. „Proletaryat żydowski a 1 Maja“, „Ruch studencki“, dr. Z. L. „Ustawy majowe“, Karol Nacher „Ochrona robotnicza musi być międzynarodową, wiersz Z. L. „Nowy świt“.

Święto majowe“ wydano w formie broszurki o 24 stronicach, cena egzemplarza 2 ct. 100 sztuk 3 korony. Do zamówień należy dołączyć należytość.

Adres: Józef Hudec Lwów ulica Lindego l. 8.

Na „Ujazdówce“ w Krakowie, ul. Krowoderska l. 131 polecamy wszystkim kolegom restauracyę, ogród gościnny i 2 kręgielnie tow. Konstantego Hladonia. Ceny nadzwyczaj umiarkowane, ogród zaś i lokal nadają się bardzo dobrze jako cel pozamiejskich wycieczek.

Baczność kolejarze stanisławowscy! Lokal stacyi płatniczej znajduje się od dnia 4 b. m. przy ulicy Kolejowej w domu p. Kuczery l. 343, między dworcem a kamienicą kolejową.

Wydział chóru robotniczego w Stanisławowie wzywa członków czynnych, udział w śpiewie biorących, do regularnego uczęszczania na teoretyczne i praktyczne lekcye śpiewu, odbywające się regularnie od dnia 7 bm. we wtorki i piątki o godzinie 8 wieczorem w „stacyi płatniczej“ organizacyi kolejarzy.

Ofiarą straszliwej eksplozyi omal że nie padł prezes denuncyantów lwowskich Marusyn. Po gruntownem upiciu się w Podwołoczyskach dnia 3 maja b. r. różne gazy rozparły go do tego stopnia, że omal go nie rozsadziły. Szczęście, że po godzinnej męczarni trapiące go zawartości żołądkowe znalazłszy sobie naturalne odpływy, a ku zgorszeniu całego personalu w koszarach konduktorskich i obsługacza koszarowego, wybawiły go od tego niebezpieczeństwa. Marusyn, obudziwszy się nazajutrz, nie mógł rozpoznać siebie samego, a rozważając wypadki dnia wczorajszego, przypominał sobie, ażali nie użył gdzieś niepożądanej kąpieli. Obecnym, którzy pozwalali sobie na jakiś grymas, wyrażający obrzydzenie, odgrażał się, że ich zniszczy wraz z rodzinami, on jest bowiem obecnie wszechwładnym panem, z którym liczą się w dyrekcyi i wpływom jego ulegają.

„Kapitalistyczne państwo jako pracodawca“. Mowa posła tow. dra Ellenbogena, wygłoszona w parlamencie austryackim dnia 14 marca b. r. w drugim nakładzie opuściła już prasę. Upraszamy o zamówienia.

Odpowiedzi redakcyi.

N, K. Stanisławów. Otrzymaliśmy za późno; numer złożony.

Odpowiedzialny redaktor: Bachowski Wiktor. Wydawca: Szczepan Kurowski. Nowa Drukarnia Jagiellońska w Krakowie, pod zarządem L. K. Górskiego.